

Mercedes A 200 • Renault Mégane TCe 160 • Skoda Scala 1.5 TSi ACT • Hyundai i30 1.4 T-GDI • Audi A3 Sportback 35 TFSI

FRISSE OOSTENWIND

Met de nieuwe Skoda Scala waait er een frisse wind door de compacte middenklasse. Het kersverse model komt ónder de Octavia in het gamma en moet het in deze vergelijkende test opnemen tegen de Mercedes A-klasse, Renault Mégane, Hyundai i30 en Audi A3 Sportback. Alle auto's hebben een viercilinder turbobenzinemotor in de neus met om en nabij 150 pk.

Tekst Marcel Kühler, Gert Wegman Foto's Zbigniew Mazar



Tijdens de rij-impressie afgelopen voorjaar, liet de Skoda Scala 1.0 TSI met 115 pk al een zeer positieve indruk achter. Collega Bart Smakman voorspelde dat hij het de Volkswagen Golf flink lastig zou gaan maken. Maar voor een directe confrontatie van de Scala en zijn populairste concerngenoot wachten we nog even op de opGolfer die al een tijdje in de coulissen staat. Dat betekent niet dat deze vergelijkende test een eitje wordt voor de Skoda, want ook de Audi A3 Sportback, Hyundai i30 en Mercedes A-klasse hebben hun sporen ruimschoots verdiend in het C-segment. Bovendien nemen we niet de driecilinder budgetversie die gevoelsmatig misschien het best bij het merk past, maar de krachtige viercilinder 1.5 TSI met 150 pk. Audi

vaardigt de gelijk gemotoriseerde A3 Sportback 35 TFSI af, Hyundai stuurt de i30 1.4 T-GDI met 140 pk, van Mercedes mochten we de A 200 met 163 pk lenen en Renault laat zich vertegenwoordigen door de Mégane TCe 160 met — je raadt het al — 160 pk.

In-/exterieur De Scala heeft verreweg de meeste beenruimte.

Hoewel de Skoda Scala op hetzelfde platform (MQB A0) staat als de kleinere Volkswagen Polo, is hij allesbehalve de krapste van het stel. Van bonenstaak tot American football-speler, voorin vindt iedereen wel een lekker plekje in de nieuweling. Voor in de Audi A3 en de Renault Mégane kan ook Jan en alleman terecht, maar kijken we naar de been-

ruimte voor de inzittenden achterin, dan wordt het een ander verhaal. De centimeters die de Scala hier in de aanbieding heeft, vinden we in geen van de andere testauto's. En dat terwijl de Skoda ook nog eens de diepste achterbankzitting heeft.

Nog meer indruk maakt de Scala met de ruimte achter de achterbank. Daar biedt hij plaats aan 467 liter bagage. Wie de achterbank volledig neerklapt kan in het weekend bijkluken als verhuizer: met een maximale laadruimte van 1410 liter kunnen er talloze verhuisdozen en koffers met kleren mee. Daartegen is de Mercedes kansloos met zijn 370 tot 1210 liter. Wel heeft de A-klasse, net als de A3 Sportback, het voordeel van een in drie delen neerklapbare achterbank. De andere drie moeten het met een tweedelige

Voor 329 euro mag je op deze uitgebreid verstelbare stoelen plaatsnemen.



Met het stevige N Line-onderstel is de i30 een geweldige bochtenvreter.



Ondanks zijn leeftijd voert de Audi nog altijd het afwerkingsklassement aan.



De A3 heeft geen adaptieve dempers, maar biedt toch een prima veercomfort.



De heldere bediening, de nette afwerking en de fijne automaat zijn sterke punten van de i30.



Alleen al vanwege de heerlijke sportstoelen is het N Line-pakket het overwegen waard.



Standaard heeft de i30 onder meer een botswaarschuwingssysteem met noodremhulp, een grootlichtassistent, vermoeidheidsherkenning en een spoorassistent.



Door op de grote MMI-knop te 'schrijven', kun je adressen ingeven.



achterbank doen en de Scala en de Mégane missen een skiluiik.

Dat de relatief krappe A-klasse dit hoofdstuk op zijn naam weet te schrijven, dankt-ie aan de voorbeeldige afwerking en de hoogwaardige materialen in het interieur. De A-klasse gaat daarnaast aan kop in de veiligheidswedloop: noodremassistentie met voetgangersdetectie, led-matrixkoplampen, intelligente cruisecontrol, uitwijkassistentie en functies voor semi-autonoom filerijden — ze zijn allemaal aanwezig. Bij de Mégane is

het assortiment aan hulpsystemen het geringst, bovendien moet je voor de meeste elektronische veiligheidstroepen bijbetalen.

Comfort Vooral het Mercedes-onderstel maakt veel indruk.

Dat de Mercedes en de Skoda de meeste punten verzamelen met hun veercomfort, is geen toeval. Beide auto's zijn tegen een meerprijs voorzien van adaptieve schokdempers. Vooral het

Op de slalom is de Hyundai de allersnelste van het stel.

Mercedes-onderstel maakt veel indruk. Op hoge snelheid worden zowel grote als kleine oneffenheden keurig verwerkt en blijven de carrosseriebewegingen tot een minimum beperkt. Maar ook vorstschade, putdeksels en spoorwegovergangen brengen de auto niet uit balans. De Skoda reageert op extreem slecht wegdek iets minder onverstoort, wat vooral komt doordat hij iets heftiger uitveert dan de Mercedes. Daarnaast reageert de achteras iets stugger op ongerief in het wegdek. Toch biedt ook de Scala nog altijd een uitstekend rijcomfort, mede door de effectieve wijze waarop afrolgeluiden worden gedempt.

Van de auto's met een conventioneel onderstel is de Audi A3 Sportback het comfortabelst. Door zijn stevige basisaf-

stemming reageert hij minder stoïcijns op bulten en kuilen dan de Mercedes, maar hij is nog altijd zachtzinniger voor zijn inzittenden dan de Renault Mégane en de Hyundai i30. Vooral de achteras van de Renault is een nogal stoterig type. Eerlijkheidshalve moeten we wel vermelden dat de Hyundai is voorzien van het N Line-pakket, waar ook een straffer onderstel bij hoort. Dat dit niet alleen maar nadelen met zich meebrengt, komt naar voren in het hoofdstuk Rijeigenschappen. Ook de fijne sportstoelen in de i30 vormen een onderdeel van het gunstig geprijsde N Line-pakket. Ze bieden veel zijdelingse steun en de zittingen zijn aangenaam lang, wat garant staat voor een hoogstaand zitcomfort, ook tijdens lange

vakantiereizen. Als je ook je achterpassagiers eersterangs zitcomfort wilt bieden, kun je het beste bij de Skoda-dealer aankloppen. De goed gevormde achterbank biedt veel steun en maakt een ontspannen zithouding mogelijk.

Motor/transmissie

Pikant detail: de Mercedes en de Renault hebben in de basis dezelfde motor.

De krachtigste motor vinden we onder de kap van de Mercedes A-klasse, en dat is te merken. Met zijn 163 pk sprint de zwaargewicht van het stel in 7,6 seconden naar de 100 km/h. Als nummer twee volgt de Renault Mégane, maar dan is er al bijna een seconde meer van je leven voorbij. De Hyundai en de Skoda volgen

Het handige touchpad is bij de prijs inbegrepen.



Sportieve rijpositie, spannende vormgeving, mooie materialen en veel veiligheid.



Bij de Mercedes gaan sportieve rijeigenschappen en een aangenaam veercomfort hand in hand.



Als het ESP vindt dat het te hard gaat, grijpt het in als een ouderwetse bovenmeester.

Zeer herkenbaar interieur met 'staand' scherm. De bediening vergt gewenning. Met de afwerking is weinig mis.



Over het algemeen zitten de stoelen comfortabel, maar net als het ESP houden ze niet zo van bochten.



Wie elektrisch verstelbare sportstoelen wil, zit automatisch aan het prijzige Progressive-pakket (3146 euro) vast.



Uiteraard heeft de Bose-uitvoering gelijknamige, krachtige luidsprekers aan boord.

de Renault tijdens de honderdsprint op de voet, weer een tiende later heeft ook de Audi deze standaardoefening afgerond. Dat de A3 iets langzamer accelereert dan de gelijk gemotoriseerde Skoda is niet onlogisch — de A3 is immers een tikje zwaarder. Beide beschikken trouwens over de bekende zeventraps DSG-transmissie. In het geval van de Scala is het de enig leverbare bak in combinatie met de 1,5-liter TSI-motor.

Bij de Audi-dealer hoeft je voor de auto-maat ook geen cent extra te betalen, maar als je per se wilt, kun je bij de A3 35 TFSI ook voor een handgeschakelde zesversnellingsbak kiezen. Bij Hyundai, Mercedes en Renault moet je wél dieper in de buidel tasten als je het schakelen liever aan de techniek overlaat.

Ook met zijn top van 225 km/h neemt de Mercedes het voortouw. Maar door de vele *Baustellen* zijn snelheden van meer dan 200 km/h tegenwoordig zelfs op de autobahn vooral van theoretische waarde. Dat de stationair zeer geruisloos draaiende 1.4 T-GDI-motor van de

Hyundai i30 het met 19 pk minder moet doen dan de vrijwel even grote viercilinder van de Renault, is in de praktijk nauwelijks merkbaar. Zowel de acceleratietijden als de topsnelheid liggen op ongeveer hetzelfde niveau. Toch pakt de Hyundai in dit hoofdstuk één puntje meer dan zijn Franse concurrent. Dat dankt de i30 puur en alleen aan het schakelgedrag van zijn transmissie. De Koreaanse zeventraps automaat is net wat soepeler in de omgang dan de vergelijkbare Renault-bak. Pikant detail: de Mégane heeft in de basis dezelfde motor als de Mercedes A-klasse. De 1,3-liter >>

De achteras van de Renault is een stoterig type.



Neem een laag gewicht, een goed onderstel met adaptieve dempers en je presteert opvallend goed op het testparcours.

Het op het oog keurig afgewerkte interieur vertoont in de test-auto enige storende kraakjes.



Ook op lange trajecten bieden de stevige stoelen een prima comfort.

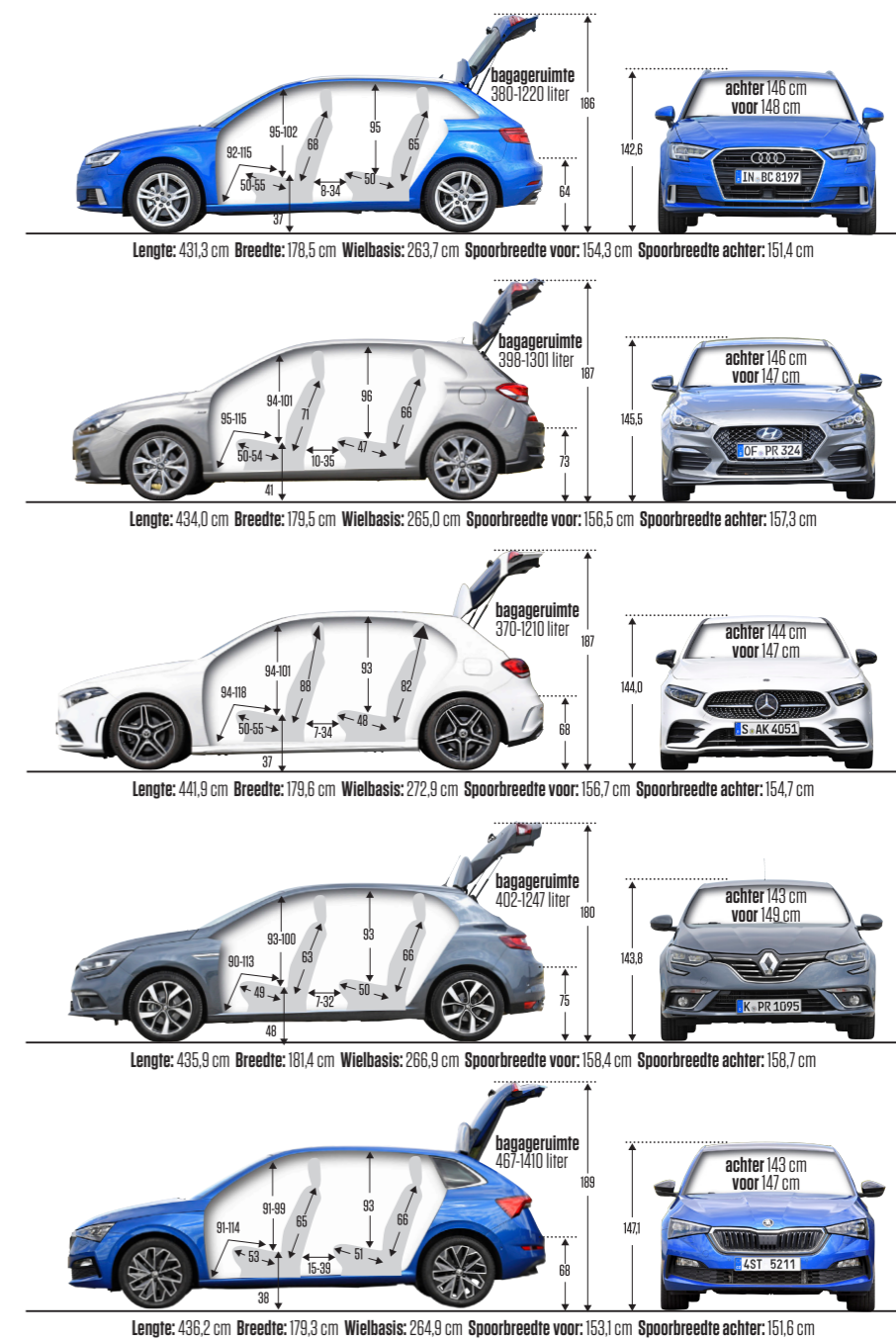
viencilinder is door Renault en Mercedes samen ontwikkeld en werd ruim een jaar geleden gepresenteerd. Alleen geeft Mercedes een iets lager maximum koppel op, dat dan wel weer eerder vrijkomt.

Rijegenschappen

Op de slalom is de Hyundai de allersnelste van het stel.

Dat de Mercedes A-klasse niet alleen maar een sportief ogende mooiboy is, laat hij zien als we een paar rondjes over het testparcours rijden. Hij verorbert bochten als Holle Bolle Gijs papier en blijkt daarbij flinke snelheden aan te kunnen. Bij het uitkomen van krappe bochten etaleert de A-klasse zijn uitstekende tractie. Ook als je vroeg en stevig weer op het gas gaat, blijft hij aan het wegdek kleven. De A 200 bekroont zijn dynamische kwaliteiten met de snelste tijd op ons testcircuit en dat doet-ie zonder gemene streken. Als je het stabiliteitsysteem uitschakelt, wordt-ie iets wilder en neigt hij bij grote lastwisselingen tot overstuur. Maar dankzij de communicatieve en precieze besturing is dit doorgaans goed op te vangen. Toch kan de Mercedes in dit hoofdstuk niet op een staande ovatie rekenen. Reden: vanaf 100 km/h en bij koude remmen heeft hij met 36,4 meter de langste remweg van alle testauto's.

De Skoda Scala slaat op dynamische gebied zeker geen modderfiguur. Geholpen door zijn gunstige gewicht, zet de lichtvoetige nieuweeling op het circuit de tweede tijd neer. De Scala is goed in het juiste spoor te houden, ook als je de bochtsnelheden flink opvoert. Wanneer het té hard gaat, schuift hij als een echte voorwielaandrijver richting buitenbocht. Maar dit gaat zo subtiel, dat je ruim op tijd van het gas af kunt gaan, waarna de auto zich keurig herpakt. Wat opvalt, is dat het rempedaal



De menu's in het centrale scherm komen niet meteen heel logisch over.



Door het uitschuifbare 7-inch scherm ziet het multimediasysteem van de Audi er gedateerd uit, maar de connectiviteit is up-to-date, met onder meer een internetmodule en bluetooth-audio-streaming. Een upgrade van het standaard navigatiesysteem naar MMI navigatie plus kost 1675 euro.



Om in de Hyundai online te gaan, moet je je smartphone aan het infotainment-systeem koppelen. Digitale radio en een navigatiesysteem zijn al standaard vanaf de Comfort en dus ook in de N Line af fabriek aanwezig.



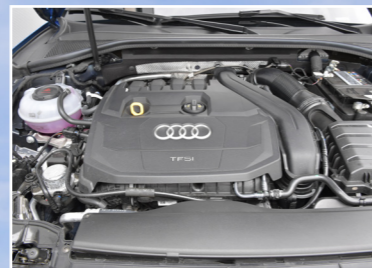
De usb-aansluiting is puur bedoeld voor het opladen van je smartphone. Smartphone-integratie door middel van Apple CarPlay (standaard) gaat draadloos. Voor DAB vraagt Skoda 100 euro. Koop je de Scala 1.5 TSI Sport Edition, dan moet je 1190 euro bijbetalen voor een navigatiesysteem.



Roep "Hey Mercedes!" en de A-klasse doet (bijna) alles wat je wilt. Zeer gebruiksvriendelijk en ... standaard! Het navigatiesysteem is gratis op de Launch Edition, maar kost normaliter 660 euro - inclusief smartphone-integratie.



Hoe kan het ook anders: DAB+-radio is standaard in de Mégane Bose. Het R Link 2 multimediasysteem met smartphone-integratie en navigatie is eveneens af fabriek aanwezig.



Met zijn 163 pk sprint de Mercedes in slechts 7,6 seconden naar de 100 km/h.

na een paar stevige testrondjes erg hard aanvoelt. Hierdoor wordt het lastiger om de remkracht te doseren, maar gelukkig heeft dit geen merkbare invloed op de vertraging.

Hoewel de Hyundai 10 pk minder tot zijn beschikking heeft dan de Skoda, is hij op het testcircuit bijna even snel. Op de slalom is de Koreaan zelfs de allersnelste van het stel. Hier komt het eerdergenoemde N Line-pakket om de hoek kijken, dat behalve een straf afgestemd onderstel ook een aangepaste besturing omvat. Je moet iets meer met je spierballen rollen, maar daarvoor word je beloond met meer precisie en een beter stuurgevoel. Vervolgens doen de Michelin Pilot Sport-banden ook nog een kleefkrachtige duit in het zakje. Uiteindelijk beschik je over een auto die je met chirurgische precisie over het

circuit kunt sturen. De positieve indruk die de i30 achterlaat, wordt onderstreept door de remmen. Bij een noodstop vanaf 100 km/h staat de i30 als eerste stil, zowel met koude, als met warme schijven en blokken.

Dat ook sportieve hatchbacks aan veroudering onderhevig zijn, merken we wanneer we met de A3 Sportback het circuit op gaan. Over de precisie van de besturing hebben we weinig klachten, en over de doseerbaarheid van de remmen evenmin. Maar vooral met uitgeschakeld stabiliteitssysteem toont de inmiddels zevenjarige Audi dat hij niet meer de jongste is. Hij heeft meer last van onderstuur dan de Skoda en bij het uitkomen van de bocht heeft hij meer moeite zijn aandrijfkraften op het asfalt over te brengen. Mogelijk speelt ook het weinig sportieve rubberschoeisel een

rol, maar al met al maakt de Audi hier geen indruk.

Dat Renault uitstekende onderstellen kan bouwen, weten we van de RS-modellen. Maar voor de standaard Mégane komen specialisten van Renault Sport hun bed niet uit, en dat is te merken. De besturing is vrij indirect en ook niet al te precies. Het is alsof het ESP dit weet, want het is zo streng als een vooroorlogse bovenmeester en het laat zich niet uitschakelen. Het resultaat is dat de Mégane de testrondjes over het circuit 3 seconden langzamer aflegt dan de Mercedes en voor een vlotte slalom is de Fransman evenmin te porren. Maar als de bestuurder abrupt wil stoppen, dan lijkt de Mégane ook dáár geen zin in te hebben. Zowel met koude als warme remmen, doet hij er vrij lang over om tot staan te komen. ➔

NL 37.930 EURO
BE 29.766 EURO

NL 32.490 EURO
BE 28.025 EURO

NL 34.900 EURO
BE NIET LEVERBAAR

NL 31.995 EURO
BE 22.799 EURO

NL 30.290 EURO
BE N.N.B.





Techniek	Audi A3 Sportback 35 TFSI	Hyundai i30 1.4 T-GDI	Mercedes A 200	Renault Mégane TCe 160	Skoda Scala 1.5 TSI ACT
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkenas aandrijving	tandriem	tandriem	ketting	ketting	tandriem
Cilinderinhoud	1498 cm ³	1353 cm ³	1332 cm ³	1332 cm ³	1498 cm ³
Maximum vermogen	110 kW / 150 pk, bij 5000 – 6000 tpm	103 kW / 140 pk, bij 6000 tpm	120 kW / 163 pk, bij 5500 tpm	120 kW / 160 pk, bij 5500 tpm	110 kW / 150 pk, bij 5000 – 6000 tpm
Maximum koppel	250 Nm, bij 1500 – 3500 tpm	242 Nm, bij 1500 tpm	250 Nm, bij 1800 tpm	270 Nm, bij 1800 tpm	250 Nm, bij 1500 – 3500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	7-traps transmissie met dubb. koppeling (opt. zonder meerprijs) / voorwielen	7-traps transmissie met dubb. koppeling (opt.) / voorwielen	7-traps transmissie met dubb. koppeling (opt.) / voorwielen	7-traps transmissie met dubb. koppeling (opt.) / voorwielen	7-traps transmissie met dubb. koppeling / voorwielen
Onderstel	v. McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-ophanging, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v. McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-ophanging, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v. McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-ophanging, schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESP	v. McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers; ESP	v. McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-ophanging, schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,1 / 11,2 m	11,4 / 11,2 m	11,3 / 11,4 m	11,5 / 11,5 m	11,3 / 11,2 m
Remmen	v. geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v. geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v. geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v. geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v. geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	205/55 R 16	205/55 R 16	205/60 R 16	195/65 R 15	205/55 R 16
Bandenmaat testauto	225/45 R 17 Y	225/40 ZR 18 Y	225/45 R 18 W XL	205/50 R 17 V	205/50 R 17 V
Bandenmerk	Michelin Primacy 3 AO	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Pilot Sport 4 MO	Michelin Primacy 3	Bridgestone Turanza T005
Gewicht					
Kentekengewicht / testgewicht	1245 / 1333 kg	1242 / 1361 kg	1275 / 1401 kg	1254 / 1336 kg	1165 / 1299 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1855 / 522 kg	1850 / 489 kg	1885 / 484 kg	1839 / 503 kg	1815 / 518 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1700 / 670 kg	1410 / 600 kg	1600 / 685 kg	1650 / 675 kg	1250 / 620 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 75 kg	80 / 80 kg	75 / 80 kg	80 / 75 kg	75 / 75 kg

Prestaties	Audi A3 Sportback 35 TFSI	Hyundai i30 1.4 T-GDI	Mercedes A 200	Renault Mégane TCe 160	Skoda Scala 1.5 TSI ACT
0 - 50 km/h	3,5 s	3,4 s	2,8 s	3,4 s	3,5 s
0 - 100 km/h	8,7 s	8,6 s	7,6 s	8,5 s	8,6 s
0 - 150 km/h	17,8 s	18,1 s	16,1 s	18,0 s	17,4 s
Topsnelheid	220 km/h	205 km/h	225 km/h	205 km/h	219 km/h
Handling	1: 52,4 min.	1: 51,6 min.	1: 50,3 min.	1: 53,5 min.	1: 51,4 min.
Stalom	65,3 km/h	66,2 km/h	66,1 km/h	64,2 km/h	65,9 km/h
Remweg					
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,6 / 35,5 / 81,9 m	8,9 / 33,8 / 77,5 m	9,5 / 36,4 / 79,1 m	8,7 / 36,3 / 88,2 m	8,8 / 34,5 / 77,7 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	36,3 m	34,9 m	35,9 m	37,2 m	35,0 m
Geluidsniveau					
Stationair geluid	40 dB(A)	37 dB(A)	41 dB(A)	44 dB(A)	38 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	62 dB(A)	62 dB(A)	61 dB(A)	61 dB(A)	62 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	66 / 71 dB(A)	66 / 71 dB(A)	66 / 70 dB(A)	65 / 69 dB(A)	64 / 69 dB(A)
Verbruik					
EU-verbruik	5,0 l/100 km (l: 20,0)	5,8 l/100 km (l: 17,2)	5,2 l/100 km (l: 19,3)	5,4 l/100 km (l: 18,5)	4,9 l/100 km (l: 20,4)
Testverbruik	7,0 l/100 km (l: 14,3)	7,7 l/100 km (l: 13,0)	7,8 l/100 km (l: 12,8)	7,6 l/100 km (l: 13,2)	6,7 l/100 km (l: 14,9)
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	166 / 115 g/km	184 / 145 g/km	185 / 136 g/km	180 / 128 g/km	159 / 112 g/km
Tankinhoud / actieradius	50 l / 714 km	50 l / 649 km	43 l / 551 km	47 l / 618 km	50 l / 746 km

Prijzen	Audi A3 Sportback 35 TFSI	Hyundai i30 1.4 T-GDI	Mercedes A 200	Renault Mégane TCe 160	Skoda Scala 1.5 TSI ACT
Basisprijs	34.900	31.995	37.930	32.490	30.290
Opties op testauto					
Transmissie	-	-	-	-	-
Remmen	-	-	-	-	-
Onderstel	-	1000 ³	847 ⁴	-	450 ⁴
Besturing	-	³	-	-	-
Wielen	1749 ¹	³	988 ⁵	-	300 ⁷
Stoelen	329 ²	³	4368 ⁶	-	-
Uitvoering	Pro Line	N Line	Progressive	Bose	Sport Business
Totaalprijs testauto					
Totaalprijs	36.978	32.995	44.301	32.490	31.040
Website	www.audi.nl	www.hyundai.nl	www.mercedes-benz.nl	www.renault.nl	www.skoda.nl
Leaseprijs NL *	594	579	616	588	550
Onderhoud / garantie / restwaarde					
Onderhoudskosten	736	620	736	650	620
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 3 / 12 jaar / onbep.	5 / 5 / 12 jaar / onbep.	2 / 2 / 30 jaar	2 / 3 / 12 / 2 jaar	2 / 3 / 12 jaar / onbep.
Na 4 jaar in euro / procenten	19.228 / 52	16.195 / 49	20.380 / 51	16.806 / 53	15.830 / 51
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. **					
WA / WA + / All risk	16 / 23 / 44	16 / 23 / 44	15 / 23 / 45	16 / 23 / 44	16 / 21 / 42
Emissienorm / energielabel	C / Euro 6d-temp	D / Euro 6d-temp	C / Euro 6d-temp	C / Euro 6d-temp	C / Euro 6d-temp
Belasting per kwartaal	154	154	179	179	154

* Leaseprijs per maand volgens Alphabet.com, op basis van 20.000 km/jaar en een looptijd van 48 maanden.
 ** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.
1 17-inch wielen met bandenmaat 225/45 R18; **2** sportstoelen; **3** N Line-pakket met o.m. straffer onderstel, aangepaste besturing, 18-inch lichtmetalen wielen met bandenmaat 225/40 R18 en sportstoelen; **4** adaptieve schokdempers; **5** 18-inch lichtmetalen wielen met bandenmaat 225/45 R18; **6** sportstoelen (162 euro) met elektrische verstelling (480 euro) en lendensteun (188), alleen te combineren met Progressive-pakket t.w.v. 3146 euro; **7** 17-inch lichtmetalen wielen met bandenmaat 205/50 R17

Van de auto's met conventioneel onderstel is de Audi het comfortabelst.

Milieu/kosten

De Mercedes beleeft hier zijn Waterloo.

Dit hoofdstuk is het domein van de Skoda en de Hyundai. Dat begint al met hun gunstige verhouding tussen aanschafprijs en uitrustingsniveau. Daarnaast scoort de Hyundai punten met zijn riante fabrieksgarantie van vijf jaar. Skoda countert die weer met een gunstiger verbruik, zodat hij hier nipt aan kop gaat. De Renault pakt eveneens punten met zijn nette prijs, maar levert in met zijn nogal karige garantievoorwaarden en een iets hogere wegenbelasting. Dat de Audi zich hier niet uit de markt prijst, heeft deels te maken met zijn hoge leeftijd. De ontwikkelingskosten zijn inmiddels wel terugverdiend en hoeven niet meer in de vraagprijs te worden meegenomen. Daardoor levert hij niet al te veel punten in, bovendien kan hij redelijk bijblijven omdat-ie na de Skoda het laagste praktijkverbruik laat noteren. De Mercedes beleeft hier zijn Waterloo, wat mede het gevolg is van de door het merk gehanteerde pakkettenpolitiek. Als je de sportstoelen kiest, zit je automatisch aan een ruim 3 mille duur uitrustingspakket vast. In de geteste uitvoering is hij zodoende vele duizenden euro's duurder dan de concurrentie. Dat levert ook minpunten voor de afschrijving op. Daarnaast is de A-klasse de minst zuinige testdeelnemer en valt hij in een hogere categorie voor de wegenbelasting dan zijn sterkste tegenstrevers.

Conclusie

Dat er nog steeds mensen zijn die Skoda denigrerend wegzetten als 'oostblok-merk' berust puur en alleen op onwetendheid. Niet alleen zijn de uitstraling, de afwerking en de uitrusting dik voor elkaar, in deze vergelijkende test houdt de Scala ook twee concurrenten uit de 'premiumhoek' achter zich. Dat dankt hij niet alleen aan typische Skoda-deugden zoals ruimte, praktische bruikbaarheid en een gunstige prijs, maar ook aan zijn aangename comfort, de prettige rijeigenschappen en de fijne aandrijflijn. Die laatste deelt hij met de Audi A3 Sportback, die ondanks zijn hoge leeftijd op de tweede plaats eindigt. Behalve met de

kwaliteit en afwerking van het interieur blinkt de A3 nergens écht in uit, maar hij valt ook in geen enkel opzicht door de mand. Zo sprokkelt hij ongemerkt een fors aantal punten bij elkaar. De Mercedes A-klasse heeft veel goede eigenschappen. Het uitgebreide veiligheidspakket is er één van en dat levert hem in het eerste hoofdstuk direct een fikse voorsprong op. Die geeft hij lange tijd niet meer uit handen, want ook met de hoge mate aan comfort, zijn krachtige motor en zijn fijne rijgedrag draait hij mee in de top van het klassement. Daardoor blijft deze dure Duitse hatchback in de eindklassering de Hyundai i30 nét voor. Ondanks het pak slaag dat de Koreaan aan hem uitdeelt in het kostenhoofdstuk. Overigens moet de i30 ook dáár de Scala voor laten gaan. Maar op het gebied van rijeigenschappen is de Hyundai alle anderen wél de baas. Wie vooral van lekker sturen houdt, is met de i30 derhalve uitstekend bediend. Ruimte, pure prestaties en comfort zijn niet zijn sterkste punten, maar door zijn fijne automaat en het gunstige kostenplaatje zit hij de A-klasse in de eindklassering op de hielen. Op nummer 5 treffen we de Renault Mégane aan. Hij hobbelt in vrijwel elk opzicht achter de rest aan, maar rehabiliteert zich enigszins in het kostenhoofdstuk. En o ja: wie vooral veel ruimte voorin wenst, moet zeker eens in de Mégane gaan proefzitten.

WIKKEN & WEGEN

Met de Scala heeft Skoda een ijzersterke aanbieding in handen. De nieuwe Volkswagen Golf moet van goeden huize komen om zijn concerngenoot bij een vergelijkende test van de troon te stoten. Hoe dan ook val ik als een blok voor deze uitstekende allrounder. Ik kan simpelweg niets tegen de ruime, fijn rijdende, comfortabele, betaalbare, zuinige en scherp gelijnde Tsjech inbrengen.



In- / exterieur	Audi A3 Sportback 35 TFSI	Hyundai i30 1.4 T-GDI	Mercedes A 200	Renault Mégane TCe 160	Skoda Scala 1.5 TSI ACT
Ruimte voorin	100 *	70	67	67	71
Ruimte achterin	100	58	56	57	54
Overzichtelijkheid	70	40	34	36	40
Bediening/functies	100	87	87	88	81
Kofferruimte	100	33	35	31	34
Flexibiliteit	100	36	35	37	26
Laadverm./trekgew.	50/30	39	34	35	37
Veiligheidsuitrusting	150	58	57	87	44
Kwaliteit/afwerking	100/100	155	147	157	146
ONDERDEELSCORE	1000	576	552	595	533
ONDERDEELWINNAAR	3	4	1	5	2
Comfort					
Zitcomfort voorin	150	134	136	130	128
Zitcomfort achterin	100	71	67	68	66
Ergonomie	150	128	129	128	124
Interieurgeluid	50	30	30	31	32
Geluidsbeleving	100	67	60	63	62
Klimaatbeheersing	50	33	35	37	35
Veercomfort leeg	200	135	128	138	132
Veercomfort beladen	200	132	128	136	129
ONDERDEELSCORE	1000	730	713	731	708
ONDERDEELWINNAAR	3	4	2	5	1
Motor / transmissie					
Acceleratie	150	107	108	116	109
Tussensprint	100	-	-	-	-
Topsnelheid	150	68	57	72	57
Overbr. verht./schakelgedrag	100	88	88	85	82
Vermogensontplooiing	50	40	35	39	37
Draaieigenschappen	100	70	66	68	67
Verbruik	325	249	235	234	237
Actieradius	25	13	11	9	10
ONDERDEELSCORE	1000	635	600	623	599
ONDERDEELWINNAAR	2	5	3	4	1
Rijeigenschappen					
Handling	150	66	69	74	62
Stalom	100	67	71	71	61
Besturing	100	84	85	85	78
Rechthoekstabiliteit	50	42	41	42	40
Remdosering	30	20	19	21	19
Remweg koud	150	98	112	86	87
Remweg warm	150	87	101	91	78
Tractie	100	36	40	40	36
Rijveiligheid	150	131	132	133	133
Draaicirkel	20	12	12	11	10
ONDERDEELSCORE	1000	643	682	654	604
ONDERDEELWINNAAR	4	1	3	5	2
Milieu / kosten					
Emissiewaarden	25	22	21	21	21
Prijs testauto	600	508	521	485	525
Multimedia	50	27	24	28	24
Afschrijving **	75	49	51	42	54
Onderhoud	20	12	14	12	13
Verzekering	50	44	44	41	44
Belasting	100	81	81	78	78
Brandstof	50	40	38	38	39
Garantie	30	17	27	22	10
ONDERDEELSCORE	1000	800	821	767	808
ONDERDEELWINNAAR	4	2	5	3	1
Uitslag					
TOTAALSCORE	5000	3385	3367	3371	3252
TESTWINNAAR	2	4	3	5	1

* Maximaal haalbare score per onderdeel
 ** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met gekijde meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leerperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.